Schweizerisches Eisenbahnwesen

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Eisenbahn = Le chemin de fer**

Band (Jahr): **12/13 (1880)**

Heft 14

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-8619

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Erfahrung bestätigt hat, unserer rauhen Witterung vollständig Stand halten, wenn Brand und Glasur derselben gut sind und sie sorgfältig in guten Cement versetzt werden. Die Steinschichten sollten ursprünglich durch gelbe und graublaue Marmorincrustation stylentsprechend hervorgehoben werden, diese Absicht wurde jedoch später aufgegeben, indem, der Ersparniss halber, gesucht wurde, durch Verputz und mehrfarbigen Anstrich einen annähernd gleichen Effect zu erzielen. Das dieser Nummer beigelegte farbige Bild der Hauptfaçade soll den Effect einer solchen Fayenceincrustation veranschaulichen. Die Kosten des ganzen Gebäudes sammt innerer Ausstattung belaufen sich auf 60 000 Fr.

Schweizerisches Eisenbahnwesen.

Unglücksfälle, verursacht durch falsche Weichenstellung, gehören in der Schweiz nicht gerade zu den Seltenheiten. Im Gegentheil scheint bei uns eine wahre Epidemie in dieser, Menschenleben und Rollmaterial gefährdenden, Specialität von Unglücksfällen ausgebrochen zu sein. Woher kommt das? Sind die Schweizerischen Eisenbahnen weniger sorgfältig bewacht und administrirt als anderwärts? Wir haben keinen Grund dies anzunehmen. Aber während die auswärtigen Eisenbahngesellschaften rastlos bestrebt sind, durch zweckmässige Vorrichtungen die Betriebssicherheit zu erhöhen, huldigt man bei uns dem bequemen Schlendrian und lässt es eben gehen „wie's Gott gefällt". Die schweizerischen Eisenbahnen, die in der Zeit ihrer Blüthe nicht wussten, wie sie das überflüssige Geld zu kostspieligen und luxuriösen Verbesserungen los werden konnten, scheinen momentan nicht einmal die Mittel zu haben, um das Unentbehrlichste und Nothwendigste zu beschaffen. Der Verschwendung ist eine Sparsamkeit und Knorzerei gefolgt, die ebenso vom Uebel ist als die frühere Vorliebe für Prachtbauten und Luxuswagen. — Wir wollen hier nicht an alle die Unbequemlichkeiten erinnern, die dem reisenden Publicum in unserer dividendenlosen Zeit bereitet werden und die es mit einer wahren Engelsgeduld über sich ergehen lässt, sondern wir bezwecken lediglich auf einen Punkt aufmerksam zu machen, der uns einer eingehenden Besprechung und der Beachtung von Seite des schweizerischen Eisenbahndepartements werth erscheint. Schon seit Jahren sind in England, Frankreich und Deutschland auf den grösseren Bahnhöfen Apparate für centrale Signal- und Weichenstellung eingeführt, welche nicht nur dazu geeignet sind, Unglücksfälle zu verhüten und dadurch die persönliche Sicherheit der Reisenden wesentlich zu erhöhen, sondern welche für die Eisenbahngesellschaften, trotz der einmaligen Ausgabe für die Herstellung des Apparates, vielfache Ersparnisse mit sich führen. In dem uns soeben zugekommenen Juli-Heft der „Revue générale des Chemins de fer" ist eine ausführliche Beschreibung der hauptsächlichsten Systeme centraler Weichenstellung enthalten, die wir der Aufmerksamkeit aller Betheiligten empfehlen und aus welcher ersichtlich ist, was das Ausland in dieser wichtigen Sache thut und bereits gethan hat. Es ist wahrhaft beschämend für unser schweizerisches Eisenbahnwesen, dass wir es in dieser Richtung noch nicht weiter gebracht haben als zur Errichtung eines einzigen Central-Weichenapparates, der in einem der schwierigsten Bahnhöfe der Schweiz, demjenigen zu Bern, erst seit wenigen Monaten functionirt und der, soviel wir erfahren haben, nicht unwesentliche Dienste leistet.

Revue.

Die Vollendung des Strassburger Münsters bildet in den Kreisen deutscher Architecten seit geraumer Zeit Gegenstand lebhafter Controverse. Der Verband deutscher Architecten- und Ingenieur-Vereine hatte nämlich neben der Frage betreffend den Ausbau des Kölner Doms und des Münsters zu Ulm sich auch mit derjenigen der Vollendung des Strassburger Münsters befasst. Hier erhoben sich jedoch, wohl nicht ohne Grund, bedeutende Meinungsverschiedenheiten, so dass an der vom 19. bis 23. September in Wiesbaden abgehaltenen Versammlung des Verbandes bloss folgende Resolutionen zur Annahme gelangten:

„Betreffend den Ausbau des Strassburger Münsters muss die Frage, ob dasselbe durch Aufbau eines zweiten Thurmes und Umgestaltung der Westfront zu einer würdigen Vollendung gebracht werden kann, zur Zeit noch als eine offene angesehen werden, da die Anschauungen darüber zu weit auseinander gehen. Es erscheint jedoch dringend erwünscht, die Frage zum Abschlusse zu bringen und dies kann nur durch umfassende, bisher noch nicht veranstaltete technische Ermittelungen und durch gemeinschaftliche Berathungen berufener kunstverständiger Männer, Architecten und Ortskundiger geschehen. Der Verband deutscher Architecten- und Ingenieur-Vereine richtet an die Regierungen des deutschen Reiches, von Elsass-Lothringen und die betheiligten bürgerlichen und kirchlichen Behörden das Ersuchen, die erforderlichen Ermittelungen baldigst veranlassen zu wollen, damit eine feste Grundlage dafür gewonnen wird, ob die neuerdings betriebene Agitation zum Vollendungsbau des Münsters zu Strassburg unterhalten oder für jetzt aufgehoben werden soll."

Wir sehen hieraus, dass sich der Verband sehr vorsichtig über diesen Gegenstand ausspricht. Weitaus weniger reservirt lautet das Urtheil, das Prof. Lübke in der Augsburger „Allgemeinen Zeitung" über den Ausbau des Strassburger Münsters abgegeben hat, indem er die Vollendung dieses Doms geradezu perhorreszirt. Der bekannte Kunsthistoriker äussert sich hierüber wie folgt:

„Wer jenen Plan auf's Tapet gebracht hat, bedachte wohl nicht, dass Meister Erwin's Werk durch die baulichen Zusätze, welche dasselbe im späteren Mittelalter erduldet hat, seiner ursprünglichen Absicht für immer entfremdet worden ist. Denn bekanntlich haben die späteren Meister, hat namentlich Johann Hültz von Cöln als Erbauer der nördlichen Thurm-Pyramide, in der Absicht, alles Vorhandene an Kühnheit zu überbieten, der Façade Erwin's noch ein Stockwerk aufgesetzt und darüber jenen luftigen Riesenhelm emporgeführt, der zwar ein Wunder der Construction und Technik ist, aber in dieser übermässig emporgereckten Gestalt weder nach Form noch Verhältniss mit dem unteren Theile der Façade in Harmonie steht. Wer also heute den Ausbau des zweiten Thurmes vorschlägt, würde die Dissonanz zwischen den oberen und den unteren Theilen nur noch vermehren und etwas geradezu Unerträgliches produciren. Der eine Thurm, so wie er jetzt ist, muss auch ferner an Kühnheit seinesgleichen nicht haben; ein Zwillingsthurm würde ihn um seine ganze eigenthümliche Wirkung bringen; denn diese beruht im Wesentlichen auf dem Contrast des zu schwindelnder Höhe emporgeführten Riesen mit der ungeheuren Plattform, von welcher er sich wie von einer neuen Basis erhebt. Und wer möchte diese Plattform selbst, die ein ehrwürdiges Wahrzeichen Strassburgs ist, von welcher Tausende den entzückten Blick über das herrliche Rheinland bis zu den Vogesen und dem Schwarzwald haben schweifen lassen, durch einen zweiten Thurm beeinträchtigen? Aber vielleicht möchte man, um das Werk Erwin's in seinem Geiste abzuschliessen, die ungeheuerliche Idee empfehlen, den ganzen Thurmhelm abzutragen, den Mittelbau zwischen beiden Thürmen zu beseitigen und nun auf neu gewonnener Basis die beiden Thurmhelme im Stile des dreizehnten Jahrhunderts zu vollenden. Sollte in der That diese Idee in den Köpfen einiger Fanatiker der Frühgothik leben, so halten wir es kaum für nöthig, ernsthaft dagegen zu kämpfen. Denn die Thurmpyramide des Johannes Hültz, so wenig sie mit den unteren Theilen der Façade stimmt, ist doch eine Schöpfung von hervorragender Genialität, aus einer Zeit, die noch völlig selbstständig zu entwerfen und auszuführen wusste, die ein eigenes Stilgefühl besass und sich in stolzem Wetteifer mit den Vorfahren zu messen unternahm. Welcher unter den heutigen Technikern vermöchte es, an Originalität und Kühnheit auf diesem Gebiete mit dem alten Meister in die Schranken zu treten?"

Durée des traverses des chemins de fer. Nous lisons dans les „Nouvelles Annales de la Construction" que, d'après des relevés faits sur les chemins allemands et autrichiens, on a obtenu pour les traverses non injectées les durées moyennes suivantes:

Chêne	13,6	années.
Sapin	7,2	„
Pin	5,1	„
Hêtre	3	„

Les mêmes bois injectés sous pression avec du chlorure de zinc ou de la créosote ont présenté les durées suivantes: